

### **Honda Prelude**

2+2-Coupé auf der Basis der Accord-Limousine. Quereingebauter Vierzylinder, 1600-ccm-Reihenmotor mit 80 PS (59 kW). 160 km/h Spitze. Preis etwa 16 000 Mark

### **Alfasud Sprint 1,5 l**

2+2-Coupé mit 1,5-Liter-Vierzylinder-Boxermotor, 95 PS (69 kW). Frontantrieb, Fünfganggetriebe. Preis je nach Ausstattung und Leistung zwischen 11 000 und 17 000 Mark

### **VW-Scirocco**

Viersitziges Coupé auf der Basis des Golf mit querliegendem 1,6-Liter-Vierzylindermotor, 85 PS (63 kW). Vierzylinder, Fünfganggetriebe, Frontantrieb. Höchstgeschwindigkeit 172 km/h. Preis etwa 16 000 Mark

### **Datsun 280 ZX**

Der meistverkaufte Sportwagen der Welt. 2+2-Sitzer mit 2,8-Liter-Reihensechszylinder, 140 PS (104 kW). Spitze über 200 km/h. Fünfganggetriebe, Heckantrieb. Preis etwa 29 000 Mark

Das gab es nur einmal: hobby-Leser konnten zwölf Sportwagen einen Tag lang auf Herz und Nieren testen

# Der Sportv

# hobby-Aktion

0,01  
on 100 PS  
r N-Version  
90 PS (67  
eschwindig-  
180 km/h.  
be, Heckan-  
16 000 bis

**Saab 900 Turbo-Coupé**  
Karosserie-Variante der 99-  
Turbo-Limousine, vollwer-  
tiger Viersitzer. Zweiliter-  
Vierzylinder mit Abgas-  
Turbolader, 145 PS (106  
kW), 200 km/h. Preise: Li-  
mousine 25 500 Mark, Cou-  
pé 29 000 bis 31 000 Mark

**Talbot-Bagheera**  
Dreisitziges Coupé mit  
Kunststoffkarosserie. 1,5-  
Liter-Reihen-Vierzylinder,  
90 PS (66 kW). Der Mittel-  
motorwagen erreicht 185  
Stundenkilometer. Heck-  
antrieb, Vierganggetriebe,  
Preis etwa 21 500 Mark

**Ford Capri 2,3 S**  
2+2-Coupé, wird seit zehn  
Jahren gebaut. Der V-  
Sechs-Motor mit 2,3 Liter  
Hubraum leistet 108 PS  
(79,5 kW). Höchstge-  
schwindigkeit 183 km/h,  
Vierganggetriebe, Heckan-  
trieb. Preis der 2,3-Liter-  
Version 18 000 Mark



**Datsun Sunny**  
Viersitziges Coupé mit  
1,4-Liter-Reihenmotor, 67  
PS (49 kW). Viergangge-  
triebe, Heckantrieb, 155  
km/h Höchstgeschwindig-  
keit. Preis 10 500 Mark

**Mazda RX 7**  
Einziger Seriensportwagen  
mit Wankelmotor. 2+2-  
Coupé. Zwei-Scheiben-  
Wankelmotor mit 573 cm  
Kammervolumen, das ent-  
spricht in etwa 2,3 Liter  
Hubraum. 130 PS (95,5 kW).  
Spitze über 200 km/h. Vier-  
ganggetriebe, Heckan-  
trieb. Preis etwa 22 200  
Mark

ein

hobby  
STRALLYE



# hobby-Aktion



Beim Slalom durch eine Kette von Pylonen zeigte der Bagheera sein Können



Rückwärts einparken, mit dem Sapporo nicht einfach



Der Saab Turbo beim Bremsversuch auf schmierigem Löschschaum



Hans-Walter Kistner rieb sich die Hände und schritt die Front der aufgereihten Testwagen ab: „Junge, junge, das ist ja fast wie Weihnachten!“ Zwar fehlten an den zwölf Testwagen die bunten Schleifen, aber für die Teilnehmer der dritten hobby-Leser-Testralley war es der Beginn eines mit Sicherheit einmaligen Ereignisses:

Die Automobilindustrie hatte hobby zwölf Coupés zur Verfügung gestellt, die an zwei Tagen von 80 Lesern unter allen Fahrbedingungen getestet werden sollten.

Am Abend vor dem eigentlichen Start hatten die Teilnehmer die Testprotokolle erhalten und mußten, bevor sie die Autos fahren durften, eine Prognose stellen, welches Fahrzeug am Testende als Sieger und welches am Schluß erscheinen würde.

Bei der Auswertung dieser Antworten zeigte sich deutlich, daß Styling und eine gelungene Karosserie ausschlaggebend für die Wertung waren. 14mal wurde der Datsun 280 ZX auf den ersten Platz gewählt, zwölf Nennungen bekam der Mazda RX 7. Im Mittelfeld mit sechs beziehungsweise vier Nennungen tauchten der Saab Turbo und der VW-Scirocco auf. Die schlechteste Wertung erreichten der Mitsubishi Sapporo und der Talbot Bagheera.

Am nächsten Morgen begann dann das eigentliche Testprogramm, bei dem jedes Team – Fahrer und Beifahrer – jedes der Fahrzeuge auf einem 100-km-Straßenkurs sowie während der sechs Prüfungen auf dem Testgelände jeweils einmal fahren konnte. Hierbei merkten die Teilnehmer schnell, auf welche Arbeit sie sich eingelassen hatten: Bei jedem Fahrzeug galt es, insgesamt 35 Kriterien genau zu beurteilen. Bei zwölf Fahrzeugen mußten also insgesamt 420mal Noten vergeben werden.

Obwohl die einzelnen Teilnehmer miteinander über die Autos lebhaft diskutier-

ten, sind die Unterschiede in der Bewertung erstaunlich groß. Nachdem wir alle Daten in einem Computer verarbeitet hatten, zeigte es sich, daß ein Großteil der Leser ganz klar die Stärken und Schwächen der Testkandidaten erkannt hatte. Selbst ein Autoredakteur, dessen tägliches Brot das Testen ist, hätte zu keinem anderen Ergebnis kommen können.

Ausschlaggebend für die Beurteilung waren, nachdem auf der Landstraße ein erster Eindruck gewonnen werden konnte, die sechs Disziplinen auf dem Testgelände von Magirus-Deutz.

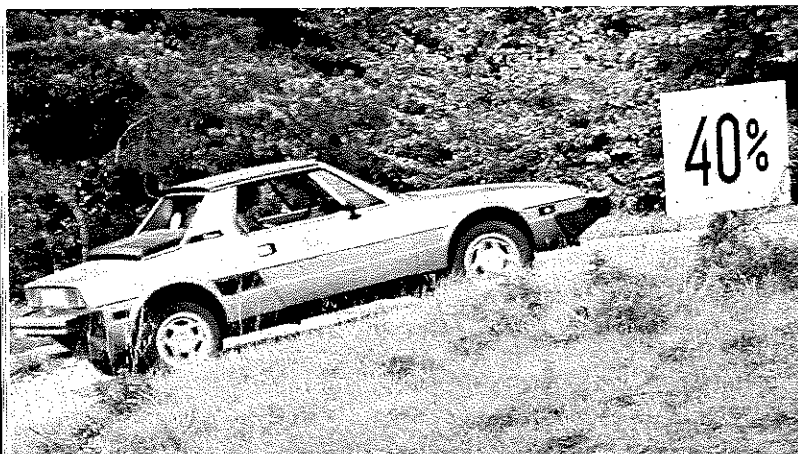
Beim Anfahren am Berg bei einer Steigung von 20 Prozent – auf einigen Gebirgsstraßen ein durchaus üblicher Wert – trennte sich schnell die Spreu vom Weizen. Die meisten Schwierigkeiten hatte hier der Talbot Bagheera, dessen Handbremse fast nicht in der Lage

## Automatik am Berg

war, das Fahrzeug festzuhalten. Auch ist das Drehmoment des 90 PS starken 1,5 Liter-Motors so dürftig, daß sich der Wagen nur mühsam mit erheblich strapazierter Kupplung wieder in Bewegung setzte. Ganz anders hier der 140 PS starke Datsun 280 ZX mit automatischem Getriebe: Für ihn war selbst eine Steigung von 40 Prozent kein Problem. Überhaupt hat sich gezeigt, daß sich unter solch extremen Bedingungen ein Wagen mit Automatik und entsprechender Motorleistung leichter fahren läßt.

Den gefürchtetsten Straßenbelag in ganz Europa gibt es in Belgien: Pflasterstraßen. Deshalb ist dieser Belag bei den Versuchsingenieuren unter dem Spitznamen „belgisch Block“ bekannt. Einer Teil einer solchen Straße gibt es auch auf dem Testgelände. Mit bloßem Auge erkennt man nur leichte Unebenheiten zwischen den einzelnen Pflastersteinen, doch für

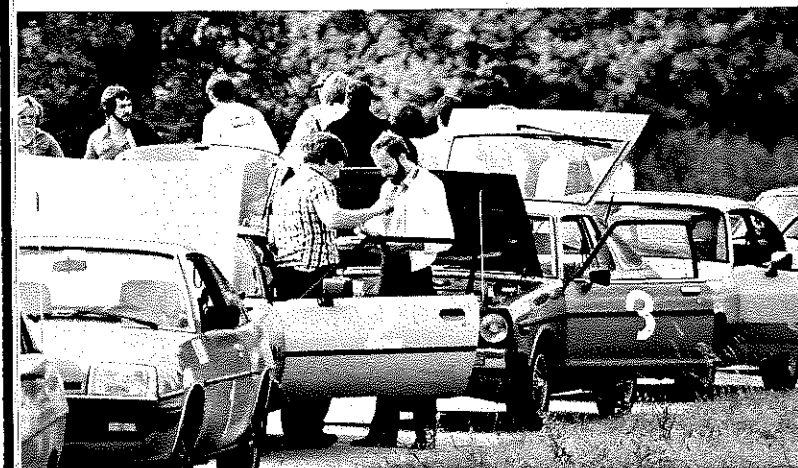
# hobby-Aktion



Anfahren bei 40 Prozent Steigung, für den Fiat X 1/9 schon ein kleines Problem



Der Datsun 280 ZX beim Bewältigen der 30 Zentimeter hohen Bodenwellen



Motor- und Kofferraum werden von den Lesern untersucht

## Zur Halbzeit zeigte sich der Sieger, mit dem keiner gerechnet hatte

ein Auto sind diese Höhenunterschiede nahezu mörderisch. Schon mit einer Geschwindigkeit zwischen 40 und 50 Stundenkilometern scheinen sich selbst solide Limousinen in bester Made-in-Germany-Qualität in ihre Einzelteile aufzulösen. Das Lenkrad flattert, und nur mit Mühe ist es möglich, das immer mehr bockende Fahrzeug gerade über die Straße zu bringen. Die Teilnehmer der hobby-Leser-Testralleye waren verwundert, wieviel Geräusche ein Auto entwickeln kann. Einer so extremen Belastung wird kein Auto im Normalbetrieb unterworfen. Das Ergebnis spiegelt sich ganz deutlich in den Noten für Fahrkomfort, Geradeauslauf und Verarbeitung.

Bei Halbzeit des Testprogramms zeigte sich schon recht deutlich, welche Fahrzeuge in der Leserbeurteilung vorne liegen würden. Datsun 280 ZX und der Mazda RX 7 mit dem Wankelmotor waren die erklärten Lieblinge, wobei der Mazda noch höher als der überaus komfortabel ausgestattete 280 ZX eingestuft wurde.

Direkt dahinter hatte sich ein Fahrzeug in die vordere Wertungsklasse geschoben, um dessen Qualitäten bisher nur die Fans dieser Marke wußten. Zwar war man sich einig, daß die Karosserie nicht gerade ein gelungener Wurf ist – einer der Leser bezeichnete sie als „gewöhnungsbedürftig“ –, aber der Wagen überzeugte durch innere Werte. Gemeint ist der Saab Turbo, der vor der Leser-Testralleye gerade sechsmal vorne dabei war.

Auch über den absoluten Verlierer war man sich zu diesem Zeitpunkt schon einig, wobei es aber zwei Lager gab. Die einen tippten auf den Bagheera und die anderen auf den X 1/9 von Fiat.

Nach einer Pause, in der die testenden Leser Sitzkomfort, Platzangebot, Kofferraum und Bedienungsfreundlichkeit unter die Lupe nahmen, einige hatten in ihrem Reisegepäck sogar Zollstock und Zentimetermaß, ging es bei den weiteren Prüfungen darum, wie sich der Wagen in extremen Fahrsituationen verhält. Zuerst mußte eine 150 Meter lange Kette von Pylonen im Slalom durchfahren werden. Damit die Fahrzeuge auch wirklich gefordert wurden, ging diese Prüfung auf Zeit. Schleudernde Hecks und Dreher zeigten bald, wo es mit der Fahrwerksabstimmung haperte. Die nächste Prüfung war ein

**Sportcoupés  
von 10.500 Mark  
bis 31.000 Mark**

**Alfasud Sprint 1,5 l**

**Datsun Sunny**

**Datsun 280 ZX**

**Fiat X 1/9**

**Ford Capri 2,3 S**

**Honda Prelude**

**Mazda RX 7**

**Mitsubishi Sapporo**

**Opel Manta 2,0 l**

**Saab 900 Turbo-Coupé**

**Talbot-Bagheera**

**VW-Scirocco**

**hobby**  
**LESER-TESTRALLYE**

Schleuderversuch auf glatter Fahrbahn. Der Schnee wurde mit Löschschaum simuliert, eine Masse, die fast ebenso glitschig wie Schneematsch ist. Die Fahrer mußten ihre Wagen mit etwa 50 Stundenkilometer im Bereich der Schaumdecke bis zum Blockieren durchbremsen, gegenlenken und die Schaumstraße durch ein seitliches Tor nach dem Lösen der Bremse wieder verlassen.

Nach acht Stunden harter Testarbeit waren alle Fragebogen ausgefüllt, und die hobby-Leser mußten nur noch eintragen, welches Auto sie kaufen würden und welches keinesfalls für sie in Betracht käme. Hierbei zeigte es sich, daß bei dieser Entscheidung sachliche Kriterien nur zweitrangig beurteilt wurden. Absolut bestes Auto in der Wertung war zwar der Saab Turbo. Trotzdem konnten sich nur fünf Teams zum

Kauf dieses schwedischen Wagens entscheiden. 25 Teams dagegen, also 50 Leser, wollten nach der Rallye den Mazda RX 7 kaufen. Viel von seinen Vorschußlorbeeren eingeüßt hat der Datsun 280 ZX. Zu Beginn der Rallye hatten ihn 14 Teams auf dem ersten Platz gesehen, doch nach den harten und strapaziösen Teststunden konnten sich nur noch vier Leser für den ZX entscheiden.

Schlußlichter nach den Testkriterien waren der Datsun Sunny und der Fiat X 1/9. Ganz knapp davor konnten sich der Bagheera und der Opel Manta einordnen. Entsprechend schlecht schnitten diese Fahrzeuge bei der Kaufentscheidung ab.

Leser Ferenc Gurdon faßte das Ergebnis der Testrallye in einem Satz zusammen: „Wenn jeder beim Autokauf solche Vergleichsmöglichkeiten hätte, gäbe es viel weniger schlechte Autos!“

### Die nächste Rallye

Am 9. und 11. Mai 1980 findet die nächste hobby-Leser-Testrallye wieder in Ulm und um Ulm herum statt. Auf den Straßen der Schwäbischen Alb und auf dem Testgelände von Magirus-Deutz haben 80 hobby-Leser die Möglichkeit, zehn verschiedene Kombis, vom VW-Passat über Citroën und Volvo bis zum T-Modell von Daimler-Benz, auf Herz und Nieren zu testen. Die Ausschreibung zur vierten hobby-Leser-Testrallye finden Sie im Heft 7, das ab 31. März 1980 zu haben ist. Dann erfahren Sie mehr Details über das Feld der Testkandidaten, den Programmablauf und die Bedingungen. Zudem erscheint mit dieser Ausschreibung ein Anmeldecoupon, mit dem Sie sich Ihren Platz in den Testautos sichern können.

Text: Peter Lanzendorf  
Foto: Bruno Klamm

## Zwölf Sportcoupés im Urteil der Leser

	Karosserie	Raumangebot	Verarbeitung	Motorleistung	Motorkomfort	Schaltung	Bremsen	Lenkung	Fahrverhalten	Komfort	Bedienung	Geräusch	Gesamt
	2,5	2,9	2,7	2,2	3,1	2,7	2,5	2,2	2,1	2,6	2,7	3,0	2,6
	3,5	3,1	3,0	3,4	3,0	2,8	2,9	3,3	2,9	3,1	2,8	3,4	3,1
	2,3	2,8	2,2	2,3	1,8	2,3	1,9	2,2	2,4	2,3	2,0	1,9	2,2
	2,2	3,6	3,2	3,0	4,1	3,7	2,9	2,2	2,2	2,8	3,2	4,1	3,1
	2,8	2,5	2,4	2,5	2,4	3,3	2,7	2,2	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
	3,1	3,1	2,5	2,7	2,2	2,7	2,4	2,5	2,5	2,5	2,7	2,3	2,6
	1,8	3,3	2,2	1,8	2,4	2,2	2,0	2,0	1,9	2,2	2,0	2,6	2,2
	3,2	2,6	2,3	2,7	2,3	2,5	2,3	3,2	2,7	2,7	2,3	2,4	2,6
	2,9	2,5	2,6	3,2	2,5	2,8	2,4	2,6	2,8	2,8	2,8	2,5	2,7
	2,9	1,7	1,7	1,6	2,1	2,8	2,0	1,8	2,2	2,1	2,2	2,1	2,1
	2,8	2,7	3,1	3,2	3,8	2,7	2,8	2,4	2,6	2,7	2,8	3,2	2,9
	2,3	2,8	2,8	2,0	2,4	2,0	2,2	1,8	1,9	2,4	2,3	2,7	2,3

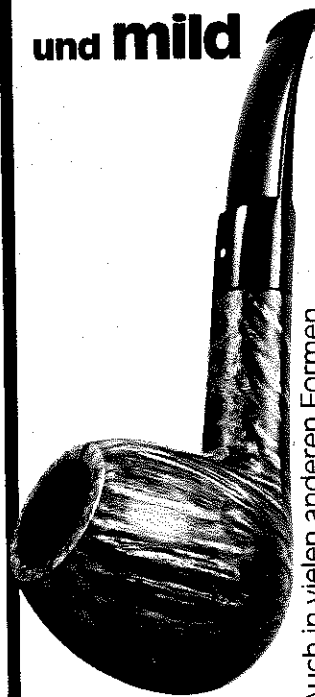
Benotet wurde wie in der Schule: von 1 bis 6, 6 ist ungenügend. Die Werte sind der errechnete Durchschnitt aus allen Noten.



seit 1848

**Die bessere  
Art,  
Pfeife  
zu rauchen**

**trocken  
kühl  
und mild**



Auch in vielen anderen Formen.

**mit dem original  
Dr. Perl junior  
Aktivkohle-Filter**

**VAUEN**